

Секция 4:

Приоритетные направления развития и экономика современного мегаполиса

*Киселева Ольга Сергеевна,  
Шилиманов Михаил Николаевич*

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ –  
ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ  
РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Kiseleva O.,  
Shilimanov M.*

SPECIAL ECONOMIC ZONES  
AS A DEVELOPMENT PRIORITY  
OF REGION'S INFRASTRUCTURE

kiseleva-olga12@mail.ru

Shilimanov@me.com

ЗАО ПО «Уралэнергомонтаж», Екатеринбург, Россия

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого  
Президента России Б.Н. Ельцина», Екатеринбург, Россия

23-24 апреля 2014 года  
Екатеринбург

*Глобализация экономических отношений вызывает необходимость привлечения инвестиций в развивающиеся страны. Поэтому задачей государства становится повышение инвестиционной привлекательности как страны, так и интенсивно развивающихся регионов. В этой связи устранение инфраструктурных ограничений для бизнеса является первоочередной задачей государства. В данной статье рассмотрен механизм управления инфраструктурой особой экономической зоны как моделью государственно-частного партнерства, а также представлены выводы об экономической эффективности создания инженерной инфраструктуры на примере ОЭЗ ППТ «Титановая долина»*

*Globalization of economic relations calls for investments in developing countries. Therefore the government has to increase investment attractiveness not only of the country, but also of the intensively developing regions. In this respect removal of infrastructure limitations for business is a paramount state problem. In this article the mechanism of SEZ infrastructure management as a public private partnership model is considered, and also the conclusions of economic efficiency of engineer infrastructure construction are presented for example SEZ «Titanium valley».*

**Ключевые слова:** инвестиционная привлекательность, особая экономическая зона, инвестиции, государственно-частное партнерство, инфраструктурный проект, налоговые льготы, бюджетная эффективность

**Keywords:** investment attractiveness, special economic zone, investments, public private partnership, infrastructure project, tax remissions, budgetary efficiency

Рост отечественной экономики вынуждает привлекать дополнительные средства на стимуляцию экономического развития. Согласно стратегической цели, установленной Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, предполагается, что к 2020 году Россия должна войти в пятерку стран-лидеров по объему ВВП. Для этого уже начата программа формирования и развития кластеров, которые являются эффективным механизмом привлечения прямых иностранных инвестиций и активизации внешнеэкономической интеграции России. Но чем больше усилий прилагается для повышения инвестиционной привлекательности страны и субъектов, в частности, тем более отчетливо проявляются ограничения инфраструктурного характера.

Устранение инфраструктурных ограничений является необходимым условием достижения поставленной цели и потребует усилий, как государства, так и частного бизнеса. Ведь успешная реализация большей части инвестиционных проектов напрямую зависит от наличия подъездных путей к объектам инвестирования, автомобильного и железнодорожного сообщения между регионами, бесперебойного водо-, газо- и энергоснабжения.

В этой связи инфраструктура, будучи главным фактором создания и поддержания условий для оптимального функционирования циклов жизнедеятельности и воспроизводства основных фондов, является единственным фактором, стимулирующим развитие экономики.

На протяжении 20-го века инвестиционные расходы на инфраструктуру были одним из основных направлений деятельности государства. Однако в последние десятилетия государственные расходы на инфраструктуру во всем мире имели тенденцию к снижению. Это объяснялось множеством факторов, например, завершением строительства основных инфраструктурных сетей в развитых странах, ростом текущих государственных расходов, активизацией процессов приватизации. Кроме того, одной из основных причин являлась передача государством части функций по финансированию и управлению объектами инфраструктуры частному сектору, который в последние годы активно предоставлял такого рода услуги.

В условиях нестабильной экономики у частного бизнеса уже недостаточно финансовых возможностей для реализации долгосрочных капиталоемких проектов, а значит, роль государственных инвестиций будет возрастать.

Именно поэтому в современных условиях создание механизмов устойчивого долгосрочного финансирования объектов инфраструктуры может быть основано только на взаимовыгодном партнерстве государства и частного сектора [1].

Текущее состояние российской инфраструктуры, а также темпов ее модернизации и создания, находится ниже уровня развитых стран. По данным World Bank and PPIAF, PPI Project Database, распределение инвестиций за период с 1990-2011 гг. по отраслям энергообеспечения, транспортной инфраструктуры, телекоммуникаций и водоснабжения для мировых регионов выглядит следующим образом (рис.1).

В развивающихся странах и странах с переходной экономикой в период с 1990 по 2001 год в инфраструктурных отраслях между органами публичной власти и частным бизнесом было заключено примерно 2,5 тысяч партнерских соглашений, которые включали инвестиционные обязательства на сумму более 750 млрд. долларов. Но если до 1997 года наблюдался постоянный рост частных инвестиций в инфраструктурные проекты, то после финансовых кризисов 1997-1998 годов наблюдается их сокращение (рис.2).

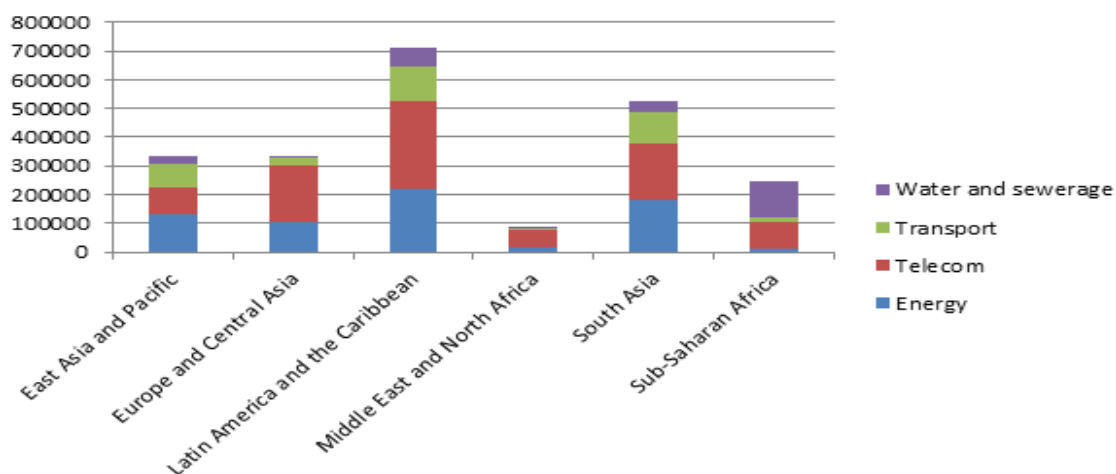


Рис.1. Распределение мировых инвестиций по инфраструктурным отраслям (млн. долларов)

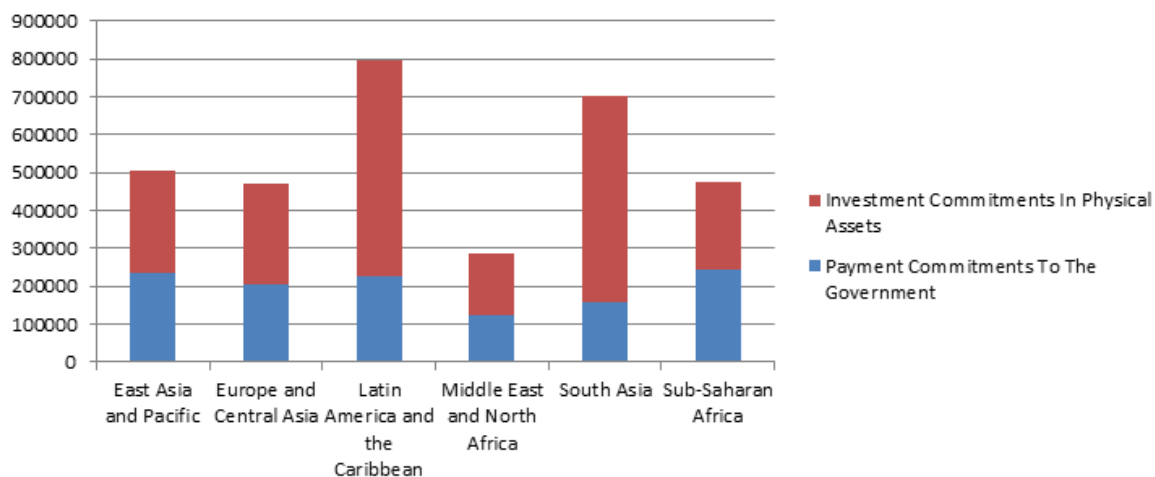


Рис. 2. Распределение инвестиций по участию государства и бизнеса (млн.долларов)

Среди факторов, определивших столь заметное падение объема инвестиционных обязательств со стороны частного сектора, следует указать возросший уровень рисков и низкую платежеспособность конечных потребителей в странах с невысокими доходами населения [2].

Статистические данные по инвестированию в российскую инфраструктуру остаются неутешительными. С начала 90-х годов среднегодовые расходы на строительство объектов инфраструктуры составляли 2,3% ВВП. Лишь в 2008 году стране удалось выйти на среднемировые объемы расходов на строительство инфраструктуры (4,7% ВВП). В 2009 году в связи с кризисом государственные расходы были вновь сокращены до 2,8% ВВП. В результате в последние годы ситуация обострилась. Об этом свидетельствуют, например, данные рейтинга конкурентоспособности Всемирного экономического форума: Россия опустилась с 52 места в 2005 году на 56 место в 2009 году, с поправкой на количество стран в выборке. По качеству инфраструктуры Россия оказалась на 71 месте, а по качеству дорог – на 118 [3].

Согласно данным аналитической компании Business Monitor International, потребность в освоении и модернизации объектов инфраструктуры в России только в 2013 году оценивается в 120 млрд. долларов, и больше половины этого спроса так и останется непокрытым (рис.3, 4).

Осознание необходимости увеличения затрат на строительство и ремонт объектов инфраструктуры появилось в России несколько лет назад, и с тех пор были сделаны определенные шаги, которые теоретически могли бы позволить снизить государственные затраты. Значительная часть инфраструктуры – электроэнергетика, порты и аэропорты, телекоммуникации – была приватизирована. В сферах, где приватизация невозможна, прежде всего, в дорожном строительстве, жилищно-коммунальном хозяйстве были созданы инструменты государственно-частного партнерства, был принят Закон о концессиях и создан Инвестиционный фонд, занимающийся софинансированием проектов.



Рис. 3. Емкость и структура инфраструктурного рынка России до 2022 года [4]

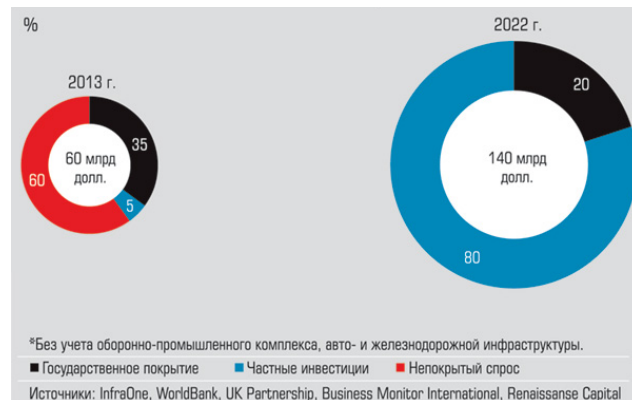


Рис. 4. Ежегодный объем потребности в освоении и модернизации объектов инфраструктуры [4]

Низкий контроль над эффективностью расходования бюджетных средств на развитие инфраструктуры и отсутствие осознанной стратегии при реализации проектов создают высокие риски, поэтому в условиях российской экономики все большую популярность приобретают механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП), участие в которых за счет распределения ответственности и наличия рыночных договорных отношений делает инвестиции более защищенными от последствий чрезвычайного характера.

Система партнерских отношений государства с частным сектором является одним из проявлений смешанной экономики. В ГЧП государство отказывается от несвойственных ему хозяйственных функций, перекладывая управление принадлежащей ему собственностью на частный сектор, который привносит свой организационный опыт, знания, ноу-хау, осуществляет инвестиции, минимизирует риски предпринимательской деятельности [5].

Инфраструктурные ограничения в виде изношенности сетей коммунального хозяйства остро поднимают вопрос модернизации существующей системы создания и эксплуатации объектов в сфере ЖКХ. Так, износ водопроводных сетей уже достиг 63%, канализационных сетей – 61,6%, очистных сооружений водопровода – 59,8%, очистных канализаций – 62,8%. Около 30% основных фондов полностью отслужили нормативные сроки. На восстановление сферы, по оценке Минрегиона, требуется привлечь свыше 1,9 трлн. рублей [6].

Кроме того, на создание новых и восстановление изношенных сетей, по прогнозу Business Monitor International, потребуется до 60 млрд. долл. США в 2020 году (рис.5).

В этой связи перед государством вообще и каждым муни-

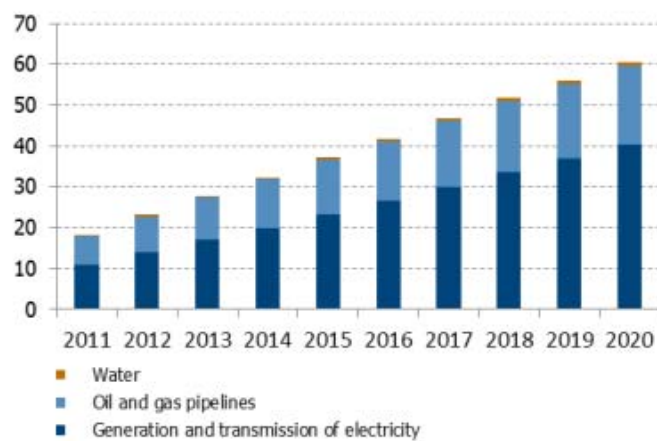


Рис. 5. Разбивка расходов на сектора энергетики и ЖКХ, млрд. долл.

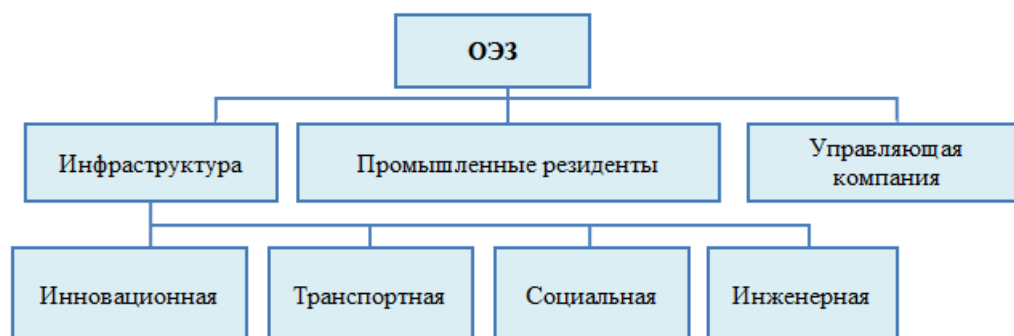


Рис. 6. ОЭЗ как система (по Федеральному закону от 22.07.2005 N 116-ФЗ)

ципалитетом в частности стоит задача реорганизации и ликвидации унитарных предприятий, создания эффективных рыночных механизмов управления коммунальным комплексом путем мобилизации частного капитала для инвестирования в инфраструктурные проекты (т.е. ГЧП).

Важным инструментом активизации ГЧП в России призваны стать особые экономические зоны, поскольку взаимодействие органов управления ОЭЗ с резидентами можно рассмотреть как модель ГЧП, в которой государство выступает в качестве гаранта по обеспечению площадки необходимой инженерной инфраструктурой, а резиденты самостоятельно создают производственные мощности в зависимости от специализации ОЭЗ (рис. 6).

Необходимо отметить, что создаваемая таким образом инженерная инфраструктура – не единственное преимущество, получаемое резидентом; на территории ОЭЗ также создается льготный налоговый режим.

Так, на территории ОЭЗ ППТ «Титановая долина», расположенной в Верхнесалдинском городском округе, предполагается следующие льготы (табл. 1):

Таблица 1

**Налоговые льготы, действующие на территории ОЭЗ ППТ «Титановая долина»**

Вид налога (обычные условия налогообложения)	Ставка налога с учетом льгот	Сроки действия льгот	Основания
Налог на прибыль организаций (в части, зачисляемой в федеральный бюджет действующая ставка – 2 %; в части, подлежащей зачислению в бюджет субъекта действующая ставка - 18%)	10 лет - 0% 5 лет – 5% 13,5%	На одиннадцать последовательных налоговых периодов, считая с налогового периода, в котором налогоплательщик зарегистрирован в качестве резидента ОЭЗ	Закон Свердловской области от 15.06.2011 № 39-ОЗ
Налог на имущество организаций (налоговые ставки устанавливаются законами субъектов Российской Федерации и не могут превышать 2,2 %)	Резиденты ОЭЗ освобождаются от уплаты налога на имущество	10 лет с момента постановки имущества на учет	п.17 ст. 381 НК РФ
Транспортный налог	Освобождение от уплаты транспортного налога	11 налоговых периодов, считая с налогового периода, в котором транспортное средство поставлено на учет	Закон Свердловской обл. от 15.06.2011 № 41
Земельный налог (действующая ставка 1,5 %)	Освобождение резидентов ОЭЗ от уплаты земельного налога	10 лет с момента возникновения права собственности на каждый земельный участок	Решение Думы Верхнесалдинского г.о. от 19.07.2011 № 519

Представление особой экономической зоны как модели ГЧП позволило сравнить два варианта управления инженерной инфраструктурой:

В рамках льготных условий по эксплуатации системы водоснабжения в порядке, принятом на территории ОЭЗ (отсутствие платы за техническое подключение, льготное налогообложение промышленных предприятий)

Вариант с обычными условиями, как реализация инфраструктурного проекта по созданию инженерной инфраструктуры на территории без налоговых льгот силами государственной власти, при этом плата за техприсоединение принята на уровне г. Екатеринбурга.

Для оценки экономической эффективности создания и эксплуатации систем питьевого и противопожарного водопровода были сформированы денежные потоки управляющей компании от инвестиционной (затраты на строительные работы), операционной (выручка от тарифа на водоснабжение и плата за техприсоединение, затраты на транспортировку воды и обслуживание сетей) и финансовой деятельности (привлечение кредита).

Таким образом, прогнозирование деятельности управляющей компании на 59 лет (срок создания ОЭЗ ППТ «Титановая долина») позволило получить следующие показатели эффективности проекта (табл. 2).

Таблица 2

**Сводные показатели эффективности проекта управления инженерной инфраструктурой ОЭЗ ППТ «Титановая долина»**

Показатель эффективности проекта	Вариант с обычными условиями для резидентов	Вариант с льготными условиями
Чистый дисконтированный денежный поток накопленным эффектом (NPV), тыс. руб.	149 592,63	47 051,27
Сроки окупаемости (PP), лет	35,6 (рис.7)	22,2 (рис.8)
Внутренняя норма доходности (IRR), %	11,73	13,98
Индекс рентабельности инвестиций (PI)	1,27	1,76
Бюджетный эффект от налоговых отчислений в бюджет Свердловской области (региональная составляющая налога на прибыль, НДС, налог на имущество), млрд. руб.	1,45	4,48

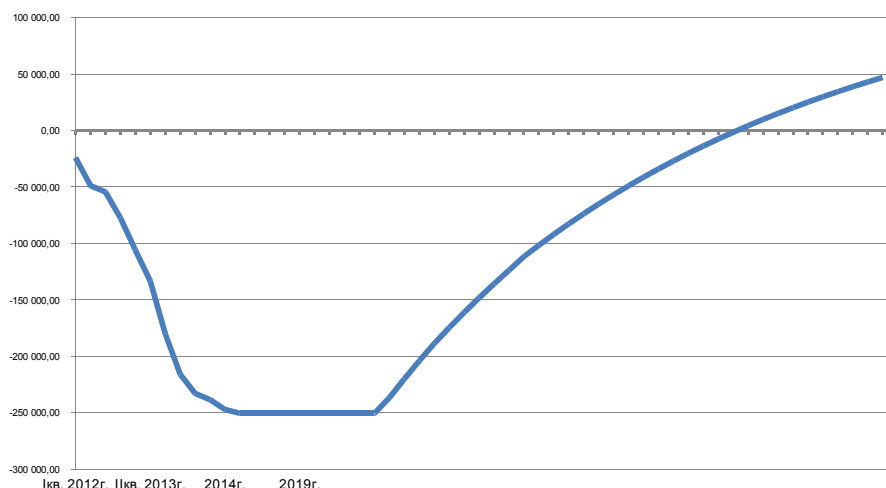


Рис. 7. Срок окупаемости по 1 варианту



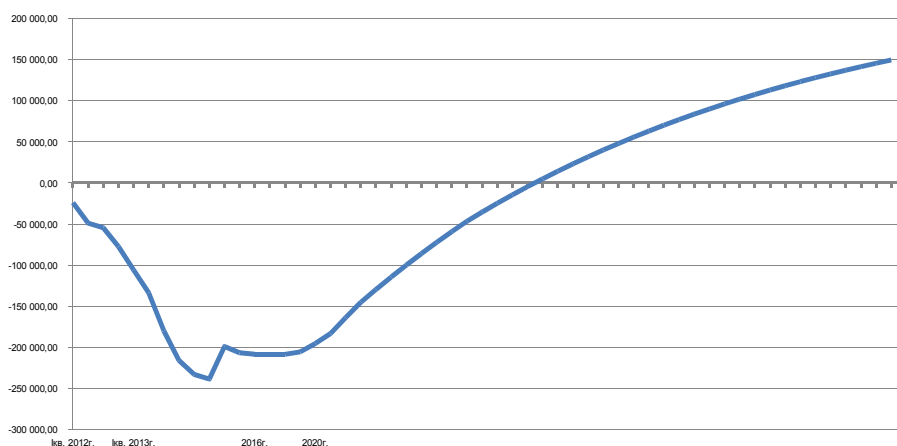


Рис. 8. Срок окупаемости по 2 варианту

Следовательно, на основании сводных показателей эффективности проекта можно сделать вывод, что создание льготных условий на территории ОЭЗ ППТ «Титановая долина» позволит сгенерировать положительный денежный поток, отличный от общеизвестной практики предоставления коммунальных услуг (наличие платы за техподключение).

Вариант с льготными условиями был представлен анализу по величине бюджетного эффекта: так предоставляемые налоговые льготы снижают бюджетный эффект от создания предприятий по сравнению с общим порядком налогообложения промышленных предприятий – нерезидентов экономических зон. Поэтому, с точки зрения региональных властей, льготные условия, предоставляемые резидентам, стоит рассматривать не только как стимулирование интереса к ОЭЗ ППТ «Титановая долина», но и в качестве возможности возврата капитальных вложений на ее создание.

Таким образом, проведенный сравнительный анализ инфраструктурных проектов выявил существующую потребность в привлечении частного капитала в сферу жилищно-коммунального хозяйства, реализация которой возможна посредством применения классического механизма государственно-частного партнерства, так и специфичного вида привлечения инвесторов – создание инфраструктуры на территории ОЭЗ. При этом следует учитывать определенный спектр ограничений, возникающих при реализации варианта с льготными условиями (увеличение срока окупаемости, снижение доходности инфраструктурного проекта как коммерческой, так и бюджетной за счет льготного налогообложения).

#### Библиографический список

1. Спицына Т.А. Оценка эффективности инфраструктурных инвестиционных проектов (автореферат диссертации).
2. Мартусевич Р.А. аспирант ГУ-ВШЭ Мировой опыт ГЧП в коммунальном хозяйстве Источник: <http://www.nisse.ru/> (Из материалов VII международной научной конференции "Модернизация экономики и государство", 4 - 6 апреля 2006).
3. [http://www.sbrf.ru/common/img/uploaded/files/pdf/press\\_center/Review\\_10.pdf](http://www.sbrf.ru/common/img/uploaded/files/pdf/press_center/Review_10.pdf)
4. <http://expert.ru/expert/2013/18/poshli-kupatsya-v-golubom-okeane/> «Эксперт» №17-18 (849)
5. Государственно-частное партнерство. Теория и практика. Учебное пособие Коллектив авторов: В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев (Институт государственного и



- муниципального управления Государственного университета – Высшей школы экономики);  
раздел 7.6 «Роль государственно-частного партнерства в региональном и местном развитии»: А.В. Баженов, А.М. Воротников (Центр ГЧП Внешэкономбанка)
6. <http://www.rg.ru/2012/03/12/vodosnabjenie.html>
  7. Федеральный закон от 21.12.2001 N 178-ФЗ (ред. от 07.12.2011) "О приватизации государственного и муниципального имущества"
  8. Федеральный закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 04.03.2013) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»
  9. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2010 г. N 1032 «О создании на территории муниципального образования Верхнесалдинский городской округ Свердловской области Особой экономической зоны промышленно-производственного типа»
  10. Соглашение от 22 декабря 2010 г. «О создании на территории Верхнесалдинского городского округа Свердловской области особой экономической зоны промышленно-производственного типа»